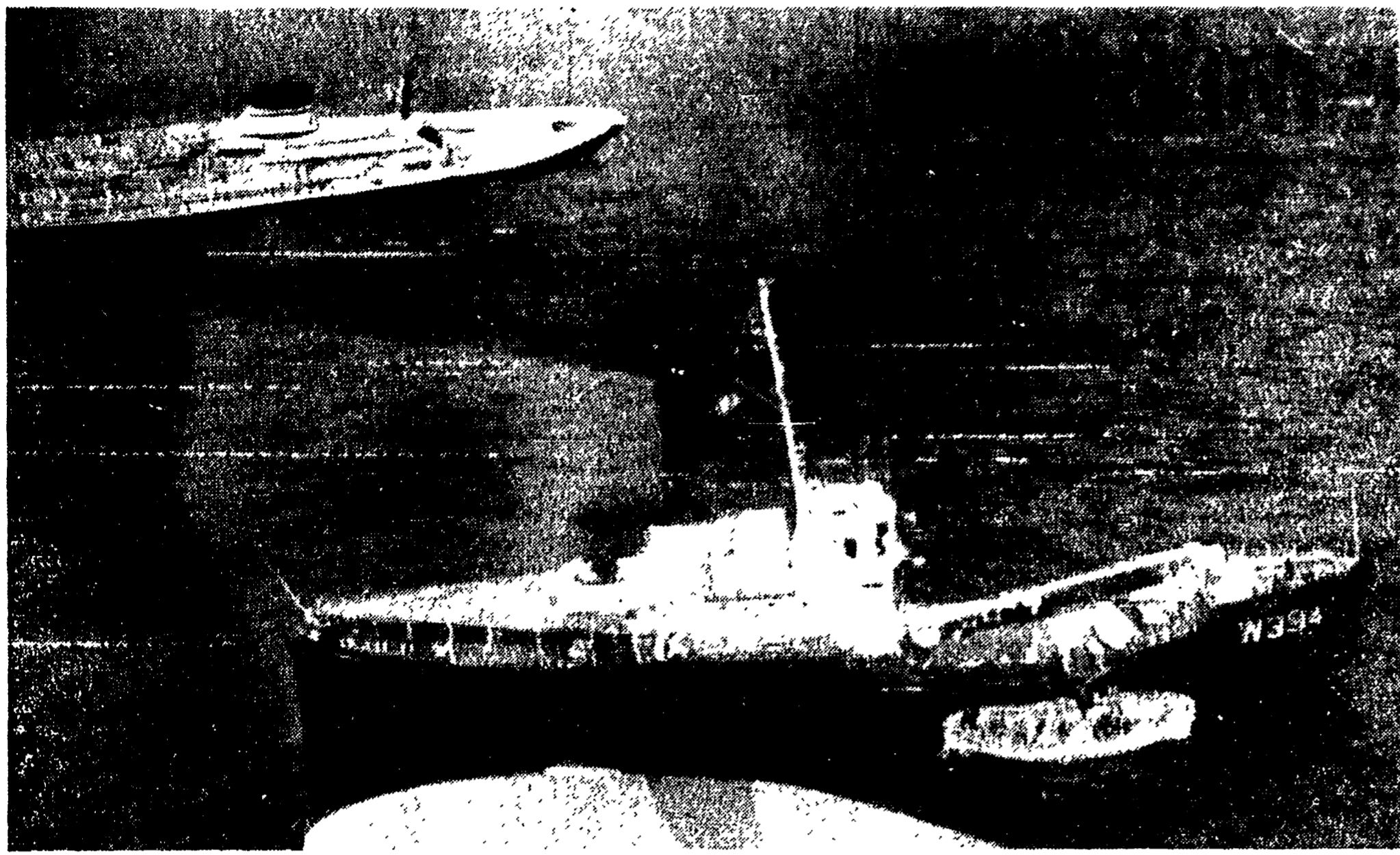


L'affondamento dell' "Andrea Doria", nell'Atlantico



NEW YORK — Le operazioni di salvataggio (si veda la scialuppa in primo piano) mentre l'Andrea Doria (in fondo) sta aguzzando. (Radiofoto)

Le coppie danzavano nel salone dell' "Andrea Doria", quando la prua della "Stockholm", emerse dalla nebbia

La nave svedese è penetrata a tutta forza nella fiancata di dritta — Dieci ore di agonia della bella turbonave italiana — Radiogramma da Roma al comandante Calamai: Vi impongono di mettervi in salvo — Il salvataggio dei naufraghi

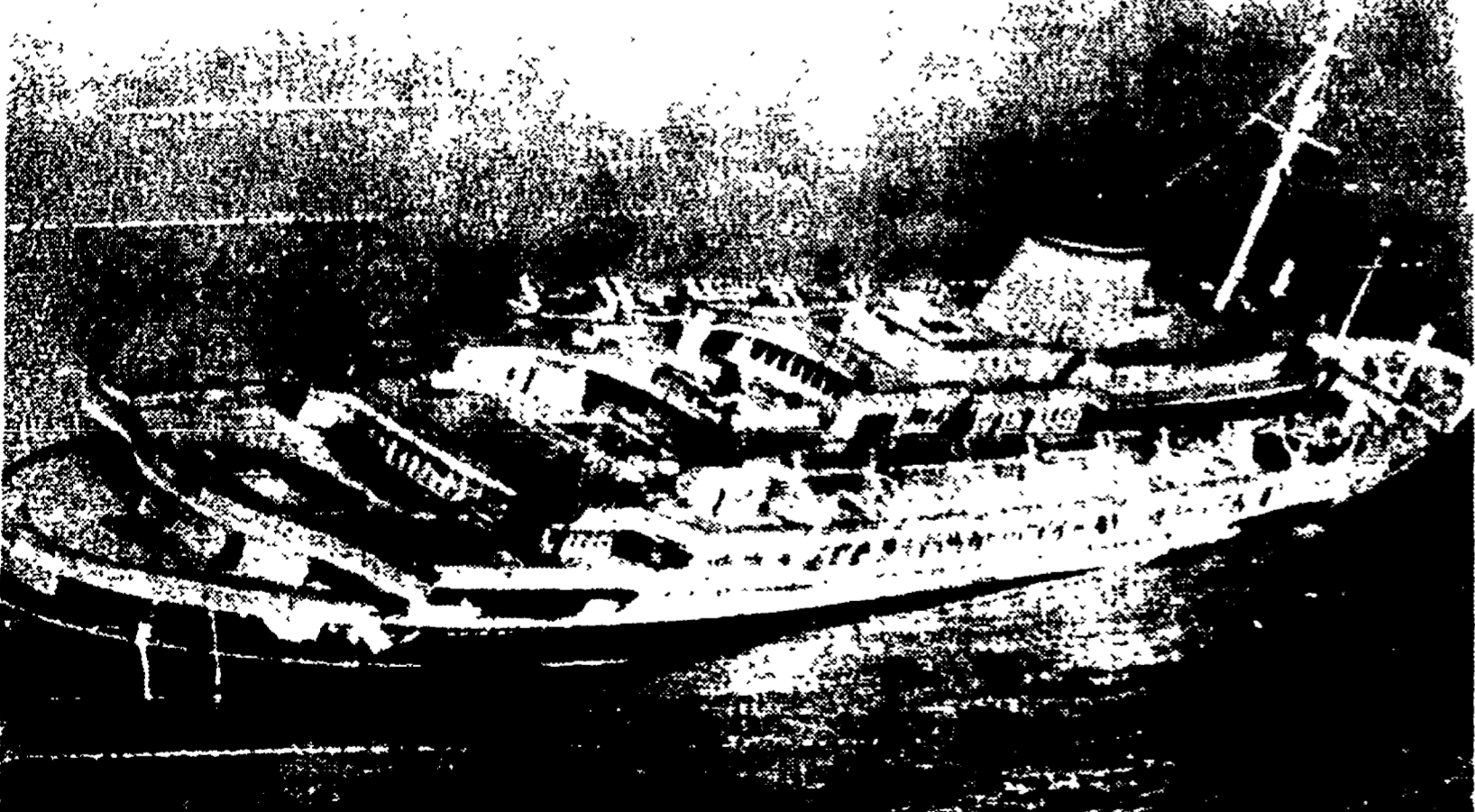
(Continuazione dalla 1. pagina) ...
La tragedia è avvenuta, come si è detto, nel cuore della notte. La bella turbonave italiana, che avrebbe dovuto essere a New York alle 9 di stamane, procedeva fin dal pomeriggio attraverso fitti banchi di nebbia. Il mare era calmo. Il comandante della "Andrea Doria", comandante Piero Calamai, era sul ponte di manovra, dirigendo personalmente la rotta. L'urlo della sirena di bordo, amplificata dalla fitta nebbia che gravava sull'oceano, scendeva a tratti la manovra del colosso. Sul ponte si trovavano pochissimi passeggeri. La maggior parte di questi si era già ritirata nelle cabine e si preparava per la notte. Altri si affardavano al bar, nei salotti e nel salone da

umane e, poco dopo, un urlo lacrimante di sirena, hanno riempito gli animi prima che la forza di propulsione della "Stockholm" si esaurisse per inerzia. Nello stesso momento della nave speronata si erano spente e lo scalo si era inclinato improvvisamente sulla dritta. Nel transito determinato dalla folla dei passeggeri che, in preda al panico, si gettavano fuori degli appartamenti e dei saloni della nave, si udivano gli squilli delle stromerie d'allarme e le voci degli addetti ai parlatori di bordo che esortavano alla calma. Alle 23,22 (ora di New York) lo "Stockholm" lanciava un SOS, primo di una serie di drammatici messaggi scambiati tra gli infortunati e tutte le navi in navigazione in quella zona di mare. «Ne diamo la successione in altra parte del giornale - N.D.R.).

La lenta agonia della "Andrea Doria", destinata a durare dieci ore, aveva avuto inizio. Verso la nave italiana puntavano, fra le navi più

oltre mille passeggeri. In questo rapido volgere di tempo da tutti i punti cardinali ogni nave che ha ritenuto di poter prestare assistenza all'"Andrea Doria" si è portata verso il luogo dell'incidente. Da parte loro il servizio di guardia costiera ed il comando della marina americana ordinarono a loro unità — compresa una portaerei, il cui intervento non è stato poi necessario di accorrere in aiuto del transatlantico italiano.

Mentre la flotta di unità mercantili e militari convergeva verso il transatlantico italiano, il comandante Piero Calamai ordinava che tutti i passeggeri e il grosso dell'equipaggio abbandonassero la nave. Restavano a bordo lo stesso Calamai e undici uomini dell'equipaggio. Gli altri comunicavano ad affollarsi nelle scialuppe di salvataggio "Evergreen". «Ci incliniamo rapidamente», «Impossibile tentare il rimorchio», «Impossibile tentare qualsiasi manovra».



NEW YORK — L'Andrea Doria, paurosamente inclinata a tribordo e ormai deserta, poco prima di affondare. (Radiofoto)

ballo di prima classe, dove alcune coppie ballavano al suono di un'orchestra selezionata, che diffondeva le note di "Smile", il celebre motivo di Chaplin. Tra i passeggeri si era già diffusa la atmosfera degli addii e della fine del viaggio.

È stato a questo punto, a circa 45 miglia marine dall'isola di Nantucket (Stato di Massachusetts), che si è verificata la collisione. È possibile che il radar della "Andrea Doria" sia rimasto improvvisamente "accecato" come si dice in gergo marinaro. Sia di fatto che, all'improvviso, s'acquarendo la nebbia, la prua della "Stockholm" è profilata a poche decine di metri dalla fiancata destra della nave italiana. La nave svedese era lanciata a tutta forza: la distanza tra i due scafi è scomparsa in un baleno e la prua della "Stockholm" ha sfondato la fiancata della "Andrea Doria", demolendone i ponti e penetrando in profondità con violenza distruggitrice.

Tutto è avvenuto con l'alpe rapidità di un lampo. Grida

vicine, il trasporto "Cape Ann" della United Fruit Company, e il transatlantico "Ile de France", anch'esso diretto a New York. Ma i primi soccorsi dovevano giungere dalla nave svedese in ritardo. Era da questa che partiva ripetutamente l'invito a mettere in mare le scialuppe di soccorso per trasportare i passeggeri. Il disastro aveva posto tuttavia la "Andrea Doria" nelle condizioni peggiori: bloccata la radio, inutilizzabili le scialuppe di dritta perché frantumate nel cozzo, irraggiungibili quelle dell'opposta fiancata perché proiettate dalla inclinazione della nave verso la parte interna del ponte, la turbonave italiana era percorsa da una folla eterogenea e urlante, nelle cui intonazioni e nei cui lamenti i fischi dei marinai e gli ordini lanciati dai megafoni si sfioravano vanamente di meteo ordine. E la nave cominciava lentamente ad affondare. Esattamente cinque ore e 16 minuti sono stati necessari per portare soccorso all'"Andrea Doria" e liberarla degli

ad acccontentarsi di trattamento più modesto, si prospettava "Stockholm" che è scaturito con il transatlantico italiano, slacca 12.644 tonnellate. È un muto di una prua rinforzata per farsi largo fra i ghiacci dei mari del nord. Al momento del sinistro aveva a bordo 530 passeggeri e circa 200 uomini di equipaggio.

Difficile, come si è detto, un calcolo esatto delle perdite. Le persone la cui morte è stata finora accertata sono, secondo le notizie raccolte da varie fonti, il giornalista italo-americano Camillo Cianfrani, corrispondente del New York Times da Madrid e i suoi due figli, una certa signora Peterson, la cui morte è stata riferita dal marito, un medico, una vecchia signora che, nel panico, si è gettata in mare dallo "Andrea Doria", ed è affogata, due altre signore non identificate raccolte dallo "Ile de France" e decedute durante la traversata del transatlantico francese, un marinaio della nave svedese investita, tale Alf Johansson, di trenta anni.

Le notizie circa i feriti, che affluiscono da ogni parte, sono ancora più frammentarie e confuse. Feriti sono altri 3 marinai dello "Stockholm". Un elicottero è stato affollato appena la nebbia si è diradata, ha raccolto i quattro membri dell'equipaggio e una bambina italiana di quattro anni ferita sull'"Andrea Doria", e li ha trasportati sul

isola di Nantucket. Il comandante dell'"Ile de France" Rouff De Beaudran, ha trasmesso a New York — prima ancora di raggiungere questo porto — notizie abbastanza tranquillizzanti circa le condizioni dei feriti raccolti. Egli ha inoltre precisato che, appena fu informato della sciagura, ordinò di puntare sulla posizione dell'"Andrea Doria" alla velocità di 22 nodi, nonostante la fitta nebbia.

Raggiunto per radiotelefono, il comandante De Beaudran ha riferito successivamente che la nebbia era talmente fitta che dal ponte non riusciva a distinguere la prua della nave svedese.

Giunto sul posto — ha soggiunto — ho assistito ad una scena orribile: per un uomo di mare non esiste visione più grave di una nave in pericolo.

Per l'equipaggio italiano il comandante De Beaudran ha avuto parole di elogio, e in particolare ha lodato gli uomini dell'equipaggio dell'"Andrea Doria" che hanno preso posto sulle scialuppe di salvataggio e che si sono adoperati per ristabilire la calma fra i passeggeri. «Molti — ha dichiarato — erano mezzi nudi, altri feriti, altri ancora piangevano, costati che i loro compagni fossero deceduti. Fortunatamente, invece, il bilancio delle vittime può considerarsi davvero modesto per una disgrazia di queste proporzioni».

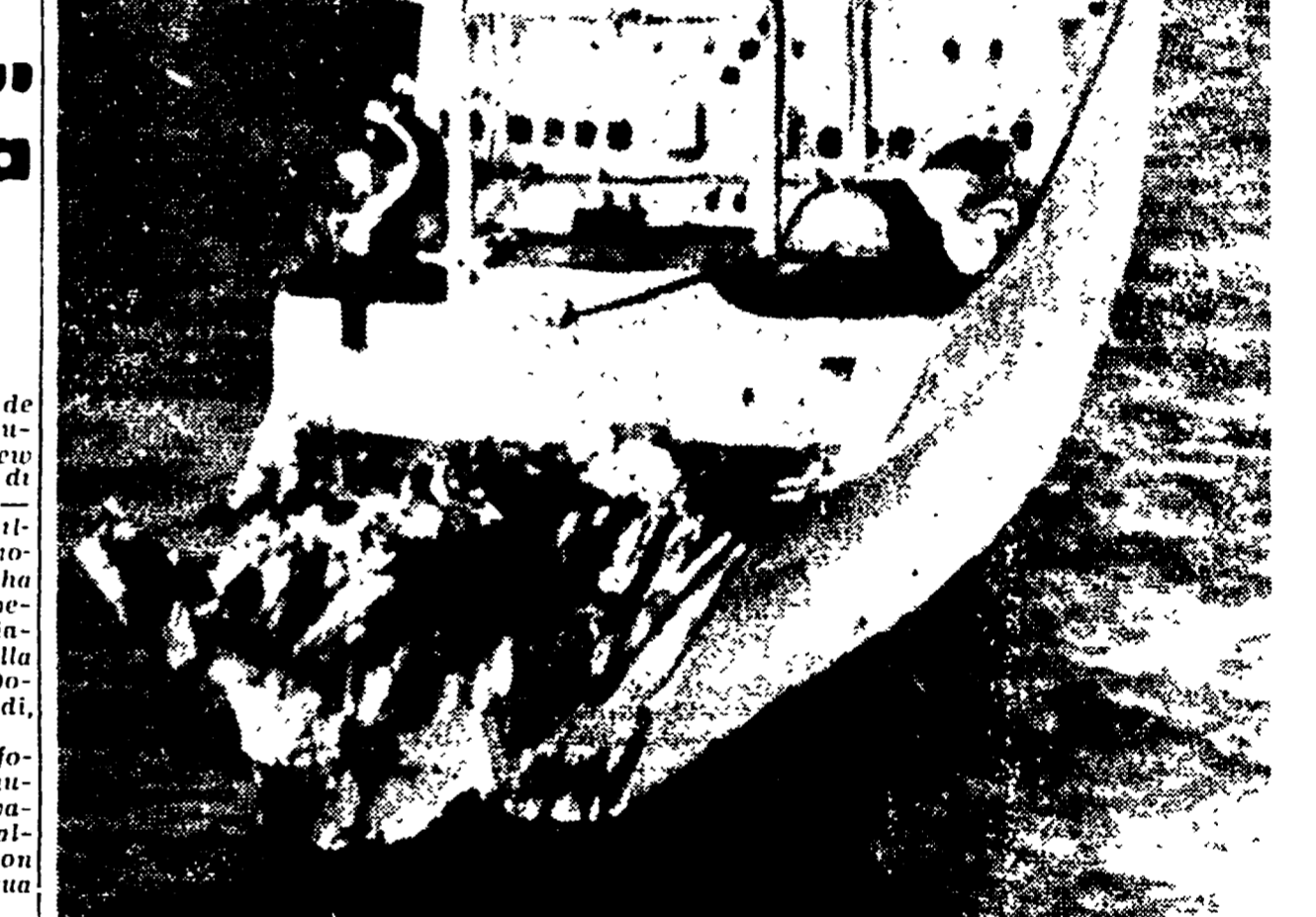
La tragedia minuto per minuto nei messaggi scambiati fra le navi

(Continuazione dalla 1. pagina) ...
scialuppe. Siamo a 40 minuti di navigazione da voi».
Ore 2.21 dal "Cape Ann" allo "Stockholm": «La prima scialuppa con i naufraghi della "Andrea Doria" è ora stata a bordo».
Ore 2.28 dal "Robert Hopkins" allo "Stockholm": «È fitta la nebbia?».
Ore 2.29 dallo "Stockholm": «Non tutto».
Ore 2.33 dal "Cape Ann": «Un'altra scialuppa carica di naufraghi provenienti dalla "Andrea Doria" sta ora affondando».
Ore 2.38 dal "Robert Hopkins": «Ci avviciniamo, siamo a circa 3 miglia da voi. Avete istruzioni da darci?».
Ore 2.38, lo "Stockholm" ha trasmesso alla "Andrea Doria" il messaggio del "Robert Hopkins".
Ore 2.40 dal "Robert Hopkins": «Attendiamo di iniziare le operazioni di salvataggio».
Ore 2.46 dalla "Ile de France": «Non appena tutte le persone saranno salvate, procederemo verso New York a velocità massima. Vi preghiamo di fermare un'altra nave. Non possiamo varare la nostra rotta e la nostra tabella di marcia».

Ore 2.48 dal "Cape Ann": «È urgente l'assistenza medica».
Ore 2.52 dal "Cape Ann": «Si richiede un medico per un naufrago».
Ore 2.51 dal "Laura Mask": «Saremo lì tra un'ora. Le scialuppe sono pronte».
Ore 3.02 dallo "Stockholm": «A tutte le navi. Qui è lo "Stockholm" che trasmette. La nostra prua è danneggiata e la stiva è allagata. La nave tuttora può navigare. Tenetevi a distanza. Procedete alla volta di New York a velocità ridotta. Desideriamo per precauzione che una nave ci affianchi sino a New York. Preghiamo di indicarci la».
Ore 3.07 dallo "Stockholm" ad una nave inglese: «Sono

Ore 3.22 lo "Stockholm" alla "Andrea Doria": «SLFC (sigla radio di una nave non identificata) sta ora procedendo verso di voi e si trova a 120 km. di distanza».
Ore 3.25 lo "Stockholm" alla "Andrea Doria": «La "Hopkins" desidera che lanciate razzi».
Ore 3.26 lo "Stockholm" avvisa una nave che la "Andrea Doria" necessita «urgentissimo aiuto».
Ore 3.27 da una nave non identificata allo "Stockholm": «Avete avuto una scorta per il viaggio?».
Ore 3.28 risposta della "Stockholm": «Non ancora, ma ora riteniamo che potremmo su New York non appena ritireremo a bordo le

sta dirigendo verso di noi per portare un medico per i nostri feriti».
Ore 4.40 dallo "Stockholm" alla Guardia costiera: «Per favore segnalate alla nostra scialuppa di far immediatamente ritorno e controllate il suo numero».
Ore 4.44 la nave costiera "Tomara" allo "Stockholm": «Gingeremo sulla vostra posizione alle 12».
Ore 4.58 dalla "Ile de France" allo "Stockholm": «Tutti i passeggeri sono stati salvati. Ci dirigiamo verso New York a massima velocità».
Ore 5.10 dal "Manaqu" allo "Stockholm": «Siamo pronti a calare, in caso di necessità le nostre scialuppe».
Ore 5.11 dallo "Stockholm"



NEW YORK — La "Stockholm" con la prua distrutta dopo lo speronamento. (Radiofoto)

scialuppa: «Abbiamo gravi danni, ma non corriamo immediato pericolo».
Ore 3.10 lo "Stockholm" alla "Hopkins": «Ghielo di rimando».
Ore 3.11 dalla "Hopkins" a "Stockholm": «Quando colleteremo i razzi illuminanti per indicare la "Andrea Doria"».
Ore 3.14 la "Stockholm" alla "Andrea Doria": «Le navi chiedono se voi potete lanciare razzi illuminanti per farci individuare».
Ore 3.15 la "Hopkins" alla "Stockholm": «Quando colleteremo i razzi illuminanti per indicare a New York?».
Ore 3.16 lo "Stockholm" alla "Andrea Doria": «Date il numero approssimativo dei passeggeri rimasti».

barche di salvataggio. Rimane nei pressi».
Ore 3.30 la "Ile de France" allo "Stockholm": «Quante persone avete tratto in salvo?».
Ore 3.32 nave non identificata: «Le nostre scialuppe si stanno avvicinando. Siamo in procinto di imbarcare i passeggeri della "Andrea Doria"».
Ore 3.38 "Cape Ann": «Abbiamo circa 200 salvati della "Andrea Doria"; altri stanno arrivando».

al "Manaqu": «Non ne abbiamo per ora bisogno, ma chiediamo alla "Ile de France».
Ore 5.15 dalla "Ile de France" allo "Stockholm": «Non abbiamo bisogno di ulteriore aiuto».
Ore 6.10 da una nave sconosciuta alla Guardia costiera: «La "Andrea Doria" si inclina fortemente; il ponte superiore è già al livello dell'acqua».
Ore 6.47 dallo "Stockholm" alla Guardia costiera: «Non

Ruth Roman e Betty Drake tra i passeggeri salvati

Gli italiani che si trovavano a bordo - Numerose personalità americane

GENOVA, 26. — La società di navigazione «Italia» ha fatto conoscere in serata un primo elenco di «passeggeri di riguardo» della politica, dei barcaiuti sull'"Andrea Doria". I passeggeri di prima classe e di «cassa cabina» (la più costosa) erano per lo più cittadini americani: il sindaco di Philadelphia, Richardson Dilworth, il presidente della stazione radio di New York City, Morris Novik; il vice presidente della Standard Oil Company di New Jersey, Stewart Coleman; ballerini, reduci dalla manifestazione svoltasi recentemente a New York, Istan Babovsky e Nora Kovach, le attrici cinematografiche Ruth Roman e Betty Drake (quest'ultima è la moglie di Gary Grant); diverse suore e molti prelati statunitensi e decine di altri personaggi del commercio, della finanza, della politica, il direttore dell'American Bureau of Shipping, Robert Young; il tenente della Luftwaffe, Kenneth E. Mechin, il direttore per l'Europa della Proctor & Sembler, George Kerr; i prelati John Dolan, Richard Wojcik, De Goedert, Kelly, il vice Marie Raymond, Mary Calabrese, il sovrintendente capo dell'ufficio di navigazione del governo USA, Robert Young. Tra gli italiani Franco e Giuliana Crespi (della famiglia Crespi), Arturo e Maria Lavoranti, Giuseppe, ad Emilia Piacenza, Emilia Sestoro, Vittorio Bifulco (Ispettore generale del ministero degli Esteri) e la moglie Drake, Giovanna Zangaro-Palumbo



bo (figlia del direttore commerciale dell'Ansaldo), Giuseppe Costantini, Angelo ed Ernesta Della Manna, Enrico Sforza, Lucio Barba, Carlo Cardile, signora Delina Ciani, Luigi Ciotti, Giovanna Caru-è Erasmo D'Urso, Immacolata Damiano, Pasquale Di Fusco, Rigoletto ed Anna Di Meo, Felice Di Prospero, il signor De Girolamo con la moglie, Isa e Annabella Santana. Naturalmente questa non è la lista completa dei passeggeri.

Il parere del prof. Algeri sul mancato funzionamento degli apparecchi radar

A proposito dell'ipotetico mancato funzionamento del radar, il prof. Massimo Algeri, presidente del Consiglio superiore delle telecomunicazioni elettriche alla Facoltà di ingegneria dell'Università di Roma, ha dichiarato: «Si possono fare due ipotesi: la prima che si sia verificato un guasto nelle apparecchiature relative; la seconda, che è quella che ritengo più probabile, è che la portata del radar a causa della forte densità degli strati di nebbia e della conseguente attenuazione determinata nella propagazione del fascio di onde elettromagnetiche lanciata dal radar, si sia ridotta in misura tale da rendere inevitabile la collisione».



Il comandante della "Stockholm"

«risciamo più a mantenere il contatto radio con la "Andrea Doria". Probabilmente non e più in grado di trasmettere».
Ore 7.30 dal "Cape Ann" alla Guardia costiera: «I nostri calcoli ci dicono che abbiamo a bordo 165 superstiti. Due persone sono gravemente ferite e molte altre sono contuse e in preda a choc. Due dottori inviati dalla Guardia costiera stanno per arrivare e procedo a una massima velocità. Usiamo tutte le scialuppe di salvataggio e siamo orgogliosi della condotta degli ufficiali e dell'equipaggio. Arriveremo al faro Ambrose alle 12».
Ore 7.40 dalla nave militare "Thomas" alla Guardia costiera: «Andrea Doria non trasmette più, e ha 45 gradi di inclinazione, un largo squarcio è aperto sotto la chiglia a tribordo. L'inclinazione aumenta. Nulla la capacità di galleggiamento. Le ultime notizie dicono che il capitano e 11 membri dell'equipaggio si trovano tuttora a bordo. Nessun passeggero».